

JEFATURA DEL AIRE

PUBLICACIONES DE GUERRA



COOPERACION
DE LA AVIACION
CON EL EJERCITO

SALAMANCA
Imprenta Comercial Salmantina
Prior, 19 - Telf. 1982
1937

Residencia
de J. Valdés



INDICE

TITULO I - GENERALIDADES

CAPITULO I

CARACTERISTICAS: Radio de acción. - Velocidad. Movilidad estratégica. - Capacidad de transporte. - Posibilidad de observación. - Especialización del personal. - Fragilidad. - Permanencia limitada. - Dependencia del terreno. - Idem de las circunstancias meteorológicas.

POSIBILIDADES DE LA AVIACION. CONSECUENCIA DE SUS CARACTERISTICAS. - Misiones que puede llevar a cabo.

CAPITULO II

Conveniencia y necesidad de que la Aviación actúe cooperando con las tropas de tierra en beneficio directo de éstas.

Idem íd. de que lleve a cabo acciones independientes de la lucha en tierra conducentes al más fácil logro del fin de la guerra.

Repartición de los medios. - Autoridad que puede hacerla. - Dependencia de los de la Aviación independiente. - Idem de los de la de cooperación.

TITULO II - COOPERACION CON EL EJERCITO

CAPITULO I

Necesidades del Ejército que puede llenar la Aviación.

Diferente rendimiento de la Aviación de cooperación en función de la situación : medios, terreno y enemigo.

CAPITULO II

MISIONES DE LA AVIACION DE COOPERACION. - EJECUCION DE LAS MISMAS. - Bombardeo de día. - De noche. - Pequeños bombardeos. - Reconocimientos a la vista y fotográficos. - Vigilancia localizada. - Observación del tiro. - Acompañamiento y enlace durante el combate. - Ataque al suelo. - De protección y de prohibición.

CAPITULO III

ENLACE. - De los mandos del Ejército con los de Aviación. - Directamente. - Por intermedio de un agente de enlace.

De las fuerzas aéreas ejecutantes con los mandos del Ejército o las tropas, en el curso de las diferentes misiones.

ANEXO

INSTRUCCIONES ACERCA DEL EMPLEO DE LA AVIACION EN LOS DIFERENTES FRENTEs. (Dictadas por el Generalísimo el 7 de Enero de 1937.)

TITULO I

GENERALIDADES

CAPITULO I

1.—Los principales elementos que constituyen la Aviación son los aviones y el personal que los tripula y atiende.

De las características del material y grado de instrucción del personal dependen principalmente las posibilidades de la Aviación y el rendimiento que puede obtenerse de ella.

2.—EL GRAN RADIO DE ACCION de los aviones, permite a la Aviación dejar sentir su acción en puntos situados muy en el interior del territorio enemigo, aun teniendo sus bases alejadas de los frentes.

Se entiende por radio de acción, la distancia de la base de partida a que puede trasladarse un avión, teniendo en cuenta que tiene que regresar y el tiempo que ha de estar sobre los objetivos.

3.—La VELOCIDAD hace posible el trasladarse en

pocas horas a los objetivos más alejados y realizar su cometido en corto tiempo.

El tiempo que media desde que pueden ser vistos los aviones hasta que dejan sentir su acción es tan breve, que resulta difícil sustraerse a los efectos de ésta.

Para evitar las sorpresas de la Aviación contraria, se precisa una vigilancia constante, atenta y bien establecida.

4.—De las anteriores características es consecuencia la GRAN MOVILIDAD ESTRATEGICA de la Aviación, que le permite en pequeño lapso de tiempo realizar acciones sobre lugares muy alejados unos de otros y variando de bases de partida.

5.—La CAPACIDAD DE TRANSPORTE le permite llevar en cantidad elementos de destrucción, aparte de los de defensa, combustible y tripulación.

6.—La velocidad y el radio de acción son en cierto modo antagónicas con respecto a la capacidad de carga, como en la superficie lo son la movilidad y la potencia de fuego.

Ello conduce a que se especialicen los aviones, haciendo predominar las características que interesan, según la misión a que se les destina.

7.—El avión es un OBSERVATORIO MOVIL para el que no existen zonas desenfiladas. Capaz de llevar a bordo aparatos fotográficos, la información que puede obtener se completa, y pudiendo llevar medios de trans-

misión sus observaciones pueden ser inmediatamente conocidas.

Para neutralizar la acción de la Aviación enemiga en este sentido, se precisa recurrir al enmascaramiento y tener en cuenta en todo momento las tropas los preceptos de nuestros reglamentos.

8.—Para obtener de la Aviación el máximo rendimiento se precisa una perfecta instrucción del personal especialista, siendo imposible la improvisación de éste y no fácil su sustitución.

9.—El material de Aviación es FRAGIL y requiere atenciones constantes diarias y revisiones periódicas. El desgaste y entretenimiento normales hacen que no se pueda contar más que con dos tercios de los efectivos.

10.—LA PERMANENCIA EN EL AIRE ES LIMITADA, lo que unido al tiempo necesario para trasladarse de las bases al lugar de acción y regreso y el necesario para municionarse, repostarse de gasolina y repasar el material, hace que los aviones sólo puedan estar sobre los objetivos una pequeña parte de la jornada.

11.—Aviación tiene una estrecha DEPENDENCIA DEL TERRENO. Sólo debería utilizar aeródromos que reúnan determinadas condiciones de extensión, superficie y naturaleza del suelo. Lo precario de éstas se traducirá en deterioro del material o imposibilidad de salir en caso de lluvias.

12.—Las circunstancias meteorológicas influyen en el rendimiento de la Aviación.

La lluvia, nieve, nubes y niebla dificultan el vuelo y lo hacen más penoso, disminuyen el rendimiento y llegan a hacer imposible la observación.

El viento fuerte y arrachado puede hacer que se produzcan deterioros del material en tierra y que el bombardeo sea menos preciso. Influye en el radio de acción de los aviones, disminuyéndolo.

El hielo depositado sobre las superficies de los aviones llega a hacer imposible el vuelo.

Las nubes facilitan en muchos casos la sorpresa.

13.—La D. C. A. influye en el empleo y rendimiento de la Aviación. Hace más conveniente en muchos casos el realizar las acciones de noche.

La defensa pasiva neutraliza en parte los efectos de la Aviación. La activa terrestre obliga, según sus medios y el fin que se persigue, a elevar la altura de vuelo si no se quieren sufrir pérdidas difíciles de reponer o desproporcionadas a las ventajas que pudieran conseguirse, haciendo variar el rendimiento principalmente de la observación.

14.—POSIBILIDADES Y MISIONES DE LA AVIACION.—Consecuencia de sus características, la Aviación puede:

a) Reforzar y prolongar la acción de las armas de superficie, llevando la destrucción aún a puntos situados muy en el interior del territorio enemigo. Esta acción la realiza empleando ametralladoras, torpedos y bombas en misiones de ataque al suelo y bombardeo.

b) Adquirir directamente a la vista o fotográficamente, abundante y valiosa información, útil para la dirección de las operaciones, así como para las tropas durante el combate, lo que lleva a cabo en misiones de reconocimiento, observación, vigilancia y acompañamiento durante el combate ; y

c) Proteger la acción de la Aviación propia y oponerse a la del contrario por medio de la Aviación de caza, en misiones de protección y prohibición.

Son tantos los lugares en que interesa actúe la Aviación y tan numerosas las misiones que se le pueden encomendar, que hay que contar con que LOS MEDIOS SON SIEMPRE INFERIORES A LAS NECESIDADES.

CAPITULO II

15.—Las fuerzas de superficie sienten la necesidad de batir objetivos que están fuera del alcance de sus armas.

Al mando en sus diferentes escalas interesa tener la más completa información sobre el terreno y sus organizaciones, y sobre los efectivos, movimientos y actitud del enemigo, por ser factores en que basa sus decisiones.

También a las tropas interesa la información sobre el terreno y el enemigo, y al mando y tropas les es necesario asegurar el enlace entre aquél y éstas.

16.—Aviación puede llevar sus proyectiles sobre los objetivos que no puedan ser batidos por las armas de superficie con que se cuente.

Puede contribuir a proporcionar la información necesaria, siendo uno de los mejores medios de investigación, y a asegurar o hacer más rápido el enlace en determinadas ocasiones.

Asimismo cuenta con medios para proteger la realización de las misiones de la Aviación propia y dificultar las acciones de la del enemigo.

17.—Conviene a los mandos de superficie contar con Aviación que lleve a cabo estas acciones y les es necesario contar con ella para no estar en manifiesta inferioridad con respecto a un enemigo que la tenga, lo que afectaría además a la moral de las tropas.

18.—La guerra está sostenida por cada beligerante con todos los recursos del territorio que ocupa y con los que puede adquirir fuera de él.

Interesa para poner al enemigo en condiciones de inferioridad y llegar cuanto antes al triunfo definitivo, el destruir los recursos del adversario o dificultar su utilización y la llegada de los que importa.

19.—La Aviación, además de cooperar al bloqueo marítimo, puede llevar a cabo destrucciones totales o parciales de centros industriales, almacenes y vías de comunicación, obrando al mismo tiempo sobre la moral del adversario.

20.—*Es, por tanto, conveniente el empleo de la Aviación en estas acciones y necesario para favorecer de una manera indirecta el desarrollo de las operaciones en la superficie y directamente la consecución del triunfo.*

21.—Son tales las ventajas que a las fuerzas de superficie reporta la Aviación a su servicio y tantas las misiones que a ésta sienten necesidad de encomendarle aquéllas, que todos los medios aéreos se emplearían en ello atendiendo a las peticiones de dichas fuerzas, que no sienten la necesidad inmediata de otras acciones de la Aviación ; pero éstas no pueden desatenderse y las necesidades a cubrir en su amplio campo también requerirán en general más medios que los disponibles.

22.—La persona u organismo que dirija la guerra en su conjunto, es la única autoridad que puede y debe

decidir en la DISTRIBUCION DE LOS MEDIOS aéreos, fijando en cada momento los que han de destinarse a unas y otras acciones.

23.—Los que constituyan la AVIACION INDEPENDIENTE, incluida la caza, estarán a las órdenes directas del Mando supremo de los Ejércitos de tierra, mar y aire y sólo excepcionalmente pasa esta Aviación en su totalidad o en parte a depender del General de un Ejército o del Almirante de la Escuadra, en beneficio de los cuales puede, por otra parte, realizar misiones sin estar bajo su dependencia.

24.—La AVIACION DE COOPERACION estará en fracciones, dependientes cada una de los generales de Ejército o Almirante de la Escuadra, quienes atenderán con ellas a las necesidades de las Grandes Unidades subordinadas y de las Bases Navales, pudiendo poner una parte de los medios bajo la inmediata dependencia del mando de unas u otras, cuando así lo aconseje la situación.

TITULO II

COOPERACION DE LA AVIACION CON EL EJERCITO

CAPITULO I

25.—Al Ejército interesa conocer el enemigo y el terreno ; del primero sus efectivos, movimientos y actitud ; del segundo su topografía y organización.

Necesita destruir o neutralizar a aquél.

Le precisa exista el más perfecto enlace en las líneas propias, conociendo en todo momento el mando la situación y necesidades de las tropas y éstas las de las inmediatas, siendo esencial asegurarlo entre la Artillería que apoya a una Infantería y ésta.

Necesita también observar el fuego de la Artillería propia para poder conseguir la mayor eficacia de sus tiros.

26.—Aviación puede suministrar información sobre el terreno y el enemigo superponiéndola a la de otras

fuentes, lo que permite una contrastación, y proporcionando parte de la que no pueden suministrar éstas.

La información obtenida por varios observadores sobre el mismo extremo, permite valorarla por comparación.

La obtenida visualmente puede ser completada con la que proporciona la fotografía, que la da muy completa sobre la organización del terreno y evolución de la misma.

La información que la Aviación puede suministrar sobre concentraciones, vivacs, acantonamientos y emplazamientos de Artillería del enemigo, ayudan a llegar al conocimiento de los efectivos y despliegue de éste y en consecuencia al de su actitud, contribuyendo al de ésta los datos que Aviación puede aportar sobre actividad en vías y nudos de comunicaciones.

Durante el combate puede informar al mando y a las tropas sobre lugares de mayor resistencia, emplazamientos de armas, presencia de carros y llegada de reforzados del enemigo.

27.—A asegurar el enlace puede contribuir Aviación, además de sirviendo como medio de transporte de agentes de enlace, haciendo conocer al mando en un momento determinado la situación y necesidades de las tropas cuando el enlace no sea posible por otro medio o cuando lo haga más rápido.

Igualmente puede hacer conocer a la Artillería la situación y necesidades de una Infantería apoyada por aquélla, la situación de objetivos y asegurar la observación de sus tiros cuando no sea posible hacerla con otros medios.

28.—Con sus proyectiles complementa la acción de las armas de tierra, destruyendo o neutralizando al enemigo en donde éstas no pueden hacerlo.

29.—*El empleo y rendimiento de la Aviación de cooperación no puede ser siempre el mismo, variando con la situación. Los tres factores de ésta: terreno, enemigo y medios, influyen cada uno por sí solo y en su conjunto.*

30.—Los MEDIOS con que se cuente permitirán en cada caso batir con eficacia una cierta cantidad de objetivos. El querer aumentar el rendimiento distribuyendo los proyectiles sobre más objetivos, no conduce más que a restar eficacia a la Aviación, siendo siempre preferible el renunciar a batir los que ofrecen menos importancia y desde luego los que puedan ser batidos por Artillería.

31.—De los medios de que se disponga para obtener la información y acompañar a las tropas durante el combate, dependerán las misiones que se les pueda encomendar, teniendo como norma general que no se puede esperar de los aviones más que dos salidas en el día.

Ello y el tiempo que puedan permanecer en el aire darán idea del rendimiento que se puede esperar y orientarán en el sentido de emplearlos sobre los puntos más convenientes y en los momentos más oportunos, renunciando a lo demás, que aunque se considere necesario no es posible atender sin perjuicio de lo principal.

32.—Con la Aviación de caza ocurre lo mismo. Cuando los medios no permiten cubrir todas las necesidades habrá que emplearlos en lo que se considere más importante, a unas horas u otras, en uno u otro lugar, protegiendo la acción de la Aviación propia o dificultando la del adversario y esto por medio de patrullas en el aire o de unidades en alarma en tierra.

De ninguna de las dos formas es posible impedir la acción de la Aviación enemiga en toda la extensión de las líneas propias, pero hay que tener en cuenta que el sistema de patrullas con formaciones suficientemente numerosas acarrea un gran desgaste a la caza y su sistemático empleo la agota.

33.—El TERRENO influye con su topografía y naturaleza en el despliegue de la Aviación y rendimiento de la misma.

En terrenos cubiertos de arbolado el rendimiento de la observación disminuye considerablemente. El valor de la información sobre ellos obtenida es menor principalmente de las negativas. El que no haya sido vista una cosa en terreno cubierto no permite suponer que no esté, en tanto ocurre lo contrario si se trata de un terreno despejado.

34.—El terreno montañoso también dificulta la observación, principalmente en los valles estrechos.

35.—Todo terreno accidentado es escaso en lugares propios para aeródromos, pudiendo obligar a situar éstos lejos de los frentes, haciendo menos perfecto el en-

lace y mayor el tiempo empleado en el recorrido de ellos a los objetivos, retrasando como consecuencia la inmediata entrada en acción de la Aviación en un momento dado.

Este despliegue retrasado, que no influirá normalmente en la situación de las unidades de gran bombardeo, tiene importancia para las que han de acompañar a las fuerzas durante el combate y hace más profunda la zona en que en nuestras líneas puede actuar la Aviación enemiga sin que la caza en alarma pueda molestarle, disminuyendo el rendimiento de las unidades encargadas de estas misiones.

36.—Los inconvenientes del despliegue retrasado pueden quedar compensados cuando éste es debido a la conveniencia de no alejar los aeródromos de determinadas líneas de comunicación u otras causas, si el terreno permite establecer AERODROMOS DE TRABAJO más adelantados a los que se trasladan durante el día, cuando ello sea preciso, unidades de caza para mantenerse en alarma y aviones o unidades de reconocimiento y acompañamiento.

37.—*Sin embargo, la proximidad a las líneas no debe de llegar a la posibilidad de ser batidos por la Artillería enemiga y debe de procurarse que no estén expuestos a la acción impune de su Aviación.*

38.—El ENEMIGO es el factor de la situación que más puede hacer variar el empleo de la Aviación, según la cantidad y calidad de los medios y cómo los emplee.

39.—Si sus medios son pocos, de características inferiores a las de los propios y no emplea su caza en formaciones numerosas, la Aviación propia podrá cooperar con las tropas de tierra con libertad absoluta de movimientos, incluso no necesitando protección inmediata de caza.

40.—Si siendo inferiores en cantidad no lo son en calidad, los aviones propios tienen que volar en formaciones que le permitan concentrar sus fuegos y supriman los ángulos muertos para defenderse de los ataques de los aviones de caza sueltos enemigos, y si éstos actúan con formaciones, se requiere la protección de otras análogas de caza propia si no se quiere sufrir pérdidas graves con poco o ningún provecho.

Ello supedita el empleo de la Aviación de cooperación a las posibilidades de la caza, impidiendo una acción tan continua como podía tenerse en el caso anterior.

41.—Si la Aviación contraria es superior en cantidad, pero de características inferiores a la propia, pronto desaparece la primera superioridad como resultado de la lucha aérea.

42.—Si además sus características no son inferiores, tal vez sea mejor reducir a un mínimo la cooperación o renunciar a ella, para asegurarla después de obtenida ventaja como resultado de la lucha aérea, aprovechando en ésta la movilidad estratégica del arma, para con-

centrar los esfuerzos de la masa sobre los puntos débiles del contrario, especialmente la Aviación en sus bases, con un plan bien estudiado y decididamente llevado a cabo hasta conseguir tener superioridad.



Residencia
de Iudiantes

Residencia
de Iudiantes

Residencia
de Iudiantes



CAPITULO II

43.—La Aviación coopera con el Ejército en las operaciones que éste realiza, llevando a cabo misiones de: *Bombardeo*, utilizando en general aviones de gran capacidad de carga.

Reconocimiento a la vista y fotográficos, vigilancia localizada, observación del tiro y acompañamiento y enlace durante el combate, llevadas a cabo con aviones en general biplazas, con capacidad de carga que permite llevar pocas bombas.

Ataque al suelo en vuelo rasante.

Y de *protección y prohibición* de las acciones de la Aviación propia o enemiga realizadas con aviones en que la característica más desarrollada es la velocidad.

44.—Los **BOMBARDEOS** con grandes aviones se llevan a cabo sobre objetivos concretos, de situación conocida y que puedan ser identificados desde el aire, no debiendo estar muy próximos a las tropas propias.

DE DIA se efectúan por formaciones protegidas por otras de caza de cuantía análoga a las enemigas que puedan atacar, cuando este ataque sea probable y la acción se realice dentro del radio de acción de la caza propia.

DE NOCHE tienen generalmente la modalidad de acciones sucesivas llevadas a cabo por aviones aislados o formaciones poco numerosas, sin protección de caza.

También se realizan bombardeos con aviones de poca capacidad de carga. En este caso los objetivos, si

bien concretos, pueden ser tales que su situación en el terreno no sea conocida más que aproximadamente, teniendo que descubrirlos Aviación al ir a batirlos, pudiendo encontrarse más próximos a las tropas propias que en los casos anteriores.

En todos los casos conviene fijar **OBJETIVOS EVENTUALES** para que sean bombardeados en caso de imposibilidad absoluta y justificada de que lo sean los que fueron objeto de la salida.

45.—Los RECONOCIMIENTOS tanto a la vista como fotográficos se realizan para contestar a preguntas concretas del mando. Los lleva a cabo Aviación marchando sobre los puntos objeto del reconocimiento para adquirir los datos para contestarlas, obteniendo las fotografías que se consideren necesarias y desde luego aquellas que se le hayan pedido.

46.—Cuando pueda tener interés especial vigilar la presencia y movimiento de reservas del enemigo en una zona o la circulación por determinadas vías de comunicación, realiza la Aviación esta misión de **VIGILANCIA LOCALIZADA** volando de manera que quede asegurada durante el tiempo que se le fije y comunicando al mando sus observaciones al tomar tierra o durante el desempeño de la misión si lo observado es de interés inmediato, haciéndolo en este caso también a las tropas con lo que pueda tener este interés para ellas.

47.—En el curso de las misiones anteriores la Aviación puede bombardear los objetivos que se le fijen.

48.—La vigilancia localizada puede tener por fin el descubrir y señalar objetivos a la Artillería propia, principalmente las baterías contrarias, dando cuenta al tomar tierra o durante el vuelo cuando interese batirlos inmediatamente.

Puede entonces pasarse a OBSERVAR EL TIRO de la Artillería propia, cuya observación es en otros casos objeto exclusivo de una misión de Aviación.

Observa el tiro Aviación, bien en período de preparación suministrando los datos para su corrección, o bien observa el tiro preparado de una masa Artillera para hacer una comprobación única antes de comenzar el tiro de eficacia. También puede observar éste para dar a conocer su desarrollo y evitar un consumo inútil de municiones cuando no sea ajustado el tiro en alguno de los objetivos, pasando entonces a dar los datos necesarios para que puedan corregir el suyo las unidades que no lo hacen eficaz.

49.—*La observación del tiro no debe realizarla Aviación cuando puede hacerse con otros medios que sean más permanentes y con lo que el enlace sea más fácil.*

50.—La misión de ACOMPAÑAMIENTO Y ENLACE DURANTE EL COMBATE requiere, para obtener de ella el provecho debido, que los observadores que la realicen estén perfectamente enterados de la organización y propósito de las fuerzas propias y conozcan los métodos de combate de éstas y en lo posible los del enemigo.

Es objeto de ella dar al Mando noticias sobre las fuerzas propias y enemigas, anunciar la presencia de ca-

rros y llegada de reservas, atacar a unos y otras, ayudar con sus fuegos a vencer una resistencia del enemigo, perseguir a éste en su retirada haciendo más fácil la explosión del éxito y atender al enlace entre el mando y las tropas y entre éstas, principalmente entre Infantería y Artillería.

El observador, aun en condiciones óptimas, no puede abarcar todos los detalles del combate ni atender a todo lo que descubre, por lo que no puede esperarse que todo lo expuesto en el párrafo anterior se realice, si no lo más interesante de lo que los ejecutantes apercibían.

51.—El que las misiones anteriores se realicen por aviones sueltos o unidades, sin protección o con ella, depende de la situación (Tit. II Cap. I) y más que en ninguna influye ésta en la misión de acompañamiento, en la que se obtiene el máximo rendimiento con aeródromos próximos y pudiendo asegurar una continuidad con aparatos aislados, realizándola cada uno en provecho de una columna o Brigada.

La necesidad de adoptar formaciones disminuye mucho el rendimiento en esta misión.

52.—**EL ATAQUE AL SUELO EN VUELO BAJO** se realiza con formaciones numerosas de aviones rápidos con ametralladoras y bombas pequeñas.

Sus objetivos principales son las reservas del enemigo, la Artillería principalmente en sus desplazamientos y los convoyes hipomóviles.

De no haber aviones especialmente destinados y ar-

mados para este fin, lo pueden realizar circunstancialmente las unidades de caza o las de reconocimiento y observación.

53.—Las misiones de protección y prohibición tienen por objeto asegurar la actuación de la Aviación propia e impedir o dificultar la del contrario.

54.—Los aviones en misión de PROTECCION de los que tienen a cargo otras misiones, para asegurar la protección tienen que atemperar sus evoluciones a las de los protegidos y no luchar más que con la caza enemiga que a pesar de su presencia ataque a los aviones propios.

55.—La de PROHIBICION se lleva a cabo atacando a todos los aviones enemigos que hagan acto de presencia con el fin de realizar una acción en nuestras líneas.

56.—*No es posible asegurar una protección a aviones propios si a los que la han de realizar se les da al mismo tiempo la misión de prohibición. Ambas son incompatibles.*

CAPITULO III

57.—El enlace espiritual e intelectual, consecuencia de la comunidad de sentimientos y de doctrina, tiene que existir con anterioridad a la guerra, pero el enlace material necesario en la preparación y ejecución de las operaciones es preciso asegurarlo en todo momento en el transcurso de la misma.

58.—El mando de Aviación que está a las órdenes de un mando del Ejército, es lógico que tenga con éste las mismas relaciones que los Comandantes de las otras Armas y jefes de los servicios y que forme por lo tanto parte del Cuartel General, teniendo una doble dependencia: táctica del mando de las fuerzas con que coopera y técnica del mando superior inmediato de Aviación.

59.—La forma más conveniente de establecer el ENLACE DEL MANDO DEL EJERCITO CON EL DE SU AVIACION, es por medio de entrevistas del jefe de ésta con aquél, siendo ello preferible a hacerlo por intermedio de agentes de enlace.

Ello dificulta, sobre todo estando los aeródromos alejados, el contacto del Comandante de Aviación con sus fuerzas, que interesa sea directo y diario; pero contándose, como ocurrirá en la mayoría de los casos, con buena vía de comunicación y medios de transporte rápidos, es poco el tiempo invertido en trasladarse del Cuartel General al aeródromo.

60.—Así el Comandante de la Aviación puede, en el Cuartel General, ser enterado por el mando de los propósitos de éste, hacerle sus propuestas y recibir la orden. Con ésta puede trasladarse en fin de jornada al punto en que se encuentre el aeródromo, en donde tendrá citados a sus subordinados, que le enterarán de las incidencias ocurridas y necesidades que existan, dictando él en consecuencia las disposiciones para atender a aquéllas y hacer las peticiones pertinentes, al mismo tiempo que da las órdenes para la actuación de sus fuerzas en el día siguiente.

Al comenzar éste puede trasladarse a la inmediación del mando para directamente enterarse por éste de las variaciones que introduzcan en sus propósitos y dar las órdenes para atender a nuevas necesidades.

61.—EL ENLACE POR INTERMEDIO DE UN AGENTE destacado cerca del mando, si bien tiene la ventaja de permitir la permanencia del Comandante de la Aviación junto a sus fuerzas, tiene entre otros el inconveniente de que aquél no tiene la autoridad que éste para hacer propuestas, pues no teniendo la responsabilidad del mando no puede tener su iniciativa para hacerlas, ni de hacerlas pueden ser tenidas en cuenta como si fueran del jefe.

El agente de enlace puede asegurar éste en los períodos en que el Comandante de la Aviación se encuentra en los aeródromos, períodos que pueden ampliarse en los días de calma en que no sea precisa la presencia de éste en el Cuartel General.

62.—Durante la realización por Aviación de muchas misiones, es necesario establecer ENLACE ENTRE LAS FUERZAS AEREAS EJECUTANTES Y EL MANDO TERRESTRE O SUS TROPAS.

63.—Con la Aviación que ha de realizar bombardeos es preciso asegurar el enlace si el llevarlos a cabo sobre unos u otros objetivos está condicionado a la situación de la lucha en tierra en el momento de entrar en acción las unidades encargadas de realizarlos.

Se puede comunicar a los aviones en vuelo por radio o con paineles, dándoles una contraseña o poniéndoles una señal convenidas previamente. Las señales con paineles es el medio más sencillo y seguro, bastando que las unidades que han de bombardear pasen inmediatamente antes de hacerlo por el lugar fijado para el painel del puesto de mando.

64.—Cuando el bombardeo tenga por objeto preparar el ataque de la Infantería, se precisa el enlace con ésta para aprovechar los efectos de neutralización del enemigo conseguidos con aquél.

Interesa a la Infantería conocer el momento en que el bombardeo termina y que las unidades de bombardeo continúen pasando sobre el enemigo, para que, por efecto moral, perdure la neutralización de éste.

Puede asegurarse este enlace por medio de *acuerdo horario, radio o señales ópticas*.

El acuerdo horario exige una exactitud perfecta en la coincidencia de todos los relojes que no siempre se puede asegurar, y una bomba lanzada un instante después

de la hora fijada, si a ella ha llegado el reloj de la Infantería y no el de Aviación, hace que aquélla no ataque con la seguridad de que ha terminado el bombardeo, siendo además difícil o imposible hacer coincidir la caída de las últimas bombas con el último momento anterior a la hora fijada.

El empleo de *la radio*, dando Aviación una contraseña que anuncie se han arrojado las últimas bombas, lleva consigo el que transcurra un tiempo, no corto, desde que se recibe hasta que llega a conocimiento de los que se han de lanzar al ataque, no aprovechándose en el mejor de los casos por completo los efectos de neutralización del enemigo.

Las *señales ópticas* que sean perceptibles simultáneamente por todas las fuerzas y en el momento mismo de arrojar las últimas bombas, es el medio que parece mejor. Los periódicos lanzados desde los aviones y señales luminosas hechas desde los mismos, son perceptibles por la Infantería. La Artillería que toma parte en la preparación y que tiene que cesar en ella al mismo tiempo, puede con un anteojos de batería seguir el vuelo de los aviones y percibir claramente las señales ópticas.

65.—Para desorientar al enemigo en el empleo de estas señales, puede acordarse, en unos casos, hacerlas al arrojar las últimas bombas, y pasar luego los aviones de nuevo sobre las posiciones enemigas; en otros bombardear también a la vez siguiente, haciendo de nuevo las señales, que sean las que tengan valor y pasando de nuevo sobre el enemigo, y en cada caso la variante que se considere más conveniente.

66.—En el curso de las misiones de reconocimiento y vigilancia, hace falta asegurar el enlace con el mando o las tropas a quienes haya que hacer llegar las noticias, cuyo conocimiento sea de interés inmediato.

Los aviones lo pueden hacer con los puestos de mando utilizando la radio o lanzapartes, exigiendo lo primero la instrucción consiguiente en el personal y que los puestos de mando estén en escucha, y lo segundo que los aviones se trasladen sobre los puestos de mando y desciendan, teniendo la ventaja de que se pueden acompañar croquis. En tierra se emplea la radio, lo que requiere personal especializado a bordo, o paineles.

67.—En la observación del tiro de Artillería es necesario el diálogo entre tierra y aire y no es aconsejable el empleo de lanzapartes por el tiempo que se perdería en las evoluciones para utilizarlos repetidas veces, por lo que se deben de emplear como medios de transmisión la radio a bordo y los paineles en tierra.

68.—En el acompañamiento durante el combate, el enlace con el mando se asegura empleando los aviones la radio y lanzapartes y tierra paineles. Con las tropas, lanzapartes y señales luminosas aquéllas y paineles de señales y de jalónamiento éstas.

69.—Al enlace de las tropas con el mando atiende los aviones, observando lo que aquéllas manifiestan con paineles de señales y comunicándolo al mando y a otras tropas a quienes interese directa e inmediata-

mente, como en caso de peticiones de la Infantería a la Artillería de apoyo directo.

Del mando a las tropas es más difícil asegurar el enlace por medio de los aviones, pero puede hacerse en algunos casos, como para hacer llegar a las tropas la orden de comenzar un nuevo salto, colocando en el puesto de mando una señal de paineles convenida, a cuya vista harán los aviones una señal luminosa perceptible para las tropas y que les indique deben comenzarlo.

70.—Imprescindible para un buen rendimiento de la misión de acompañamiento y enlace durante el combate, es el conocimiento por los que la realizan de la situación de la primera línea propia, y si con las formaciones de combate actuales es difícil seguirla después de vista, es casi imposible descubrirla, por lo que es necesario recurrir al JALONAMIENTO.

No puede ser continuo ni frecuente por los inconvenientes que tiene para las tropas, debiendo hacerse únicamente a horas convenientes, al alcanzar las tropas determinadas líneas del terreno u objetivos y a petición del mando cuando éste pida a Aviación la situación de la primera línea y no sea conocida exactamente por el observador.

En el primero y tercer caso deben de jalonar las tropas previa petición de Aviación, que hará la señal convenida cuando esté en mejores condiciones de observarlo. En el segundo caso lo hacen las tropas al alcanzar las líneas del terreno u objetivos en que se les hu-

biera ordenado lo hicieran. En todos puede cesar cuando el observador haga la señal de enterado.

También debe de hacerse por iniciativa de las tropas cuando a éstas interese se conozca exactamente su primera línea, porque hacen una petición relativa al tiro de la Artillería de apoyo directo, o porque hacen señales de estar envueltas o cercadas.

Salvo en los casos citados, los observadores deben evitar el pedir jalonamiento para no ocasionar a las tropas las molestias e inconvenientes que el realizarlo tiene para ellas.

No deben de jalonar más que los elementos que estén precisamente en primera línea, para evitar confusiones.

71.—Las unidades aéreas, por razón de su movilidad, pueden actuar en diferentes frentes aún en un mismo día y para evitar confusiones interesa que las claves y señales de paineles sean las mismas en todos ellos, por lo que las variaciones que en las mismas se introduzcan para evitar las conozca el enemigo, deben hacerse con carácter general por disposición del General en Jefe de los Ejércitos.

ANEXO

INSTRUCCIONES ACERCA DEL EMPLEO DE LA AVIACION EN LOS DIFERENTES FRENTES. (Dictadas por el Generalísimo en 7 de Enero de 1937) :

- a) Cuando en un sector no exista caza enemiga, la Aviación propia puede actuar con entera libertad, sin protección alguna.
- b) Si existe caza enemiga poco importante en cantidad y calidad, podrán efectuarse actuaciones no protegidas o con ligera protección de caza en las inmediaciones de las líneas y sin internarse más de diez kilómetros en campo enemigo. En caso de marchar sin protección escuadrillas de reconocimiento o bombardeo, deben actuar en formaciones cerradas para defenderse mutuamente.
- c) Si existe caza enemiga importante en cantidad o calidad, la Aviación propia actuará siempre con protección de caza, la que ha de ser proporcionada a las fuerzas que despliegue el enemigo. Si falta esta protección o es notoriamente inferior a la caza enemiga en el sector de actuación, las escuadrillas dejarán de actuar de día hasta recibir los refuerzos necesarios, aprovecharán para actuar los momentos en que se reti-

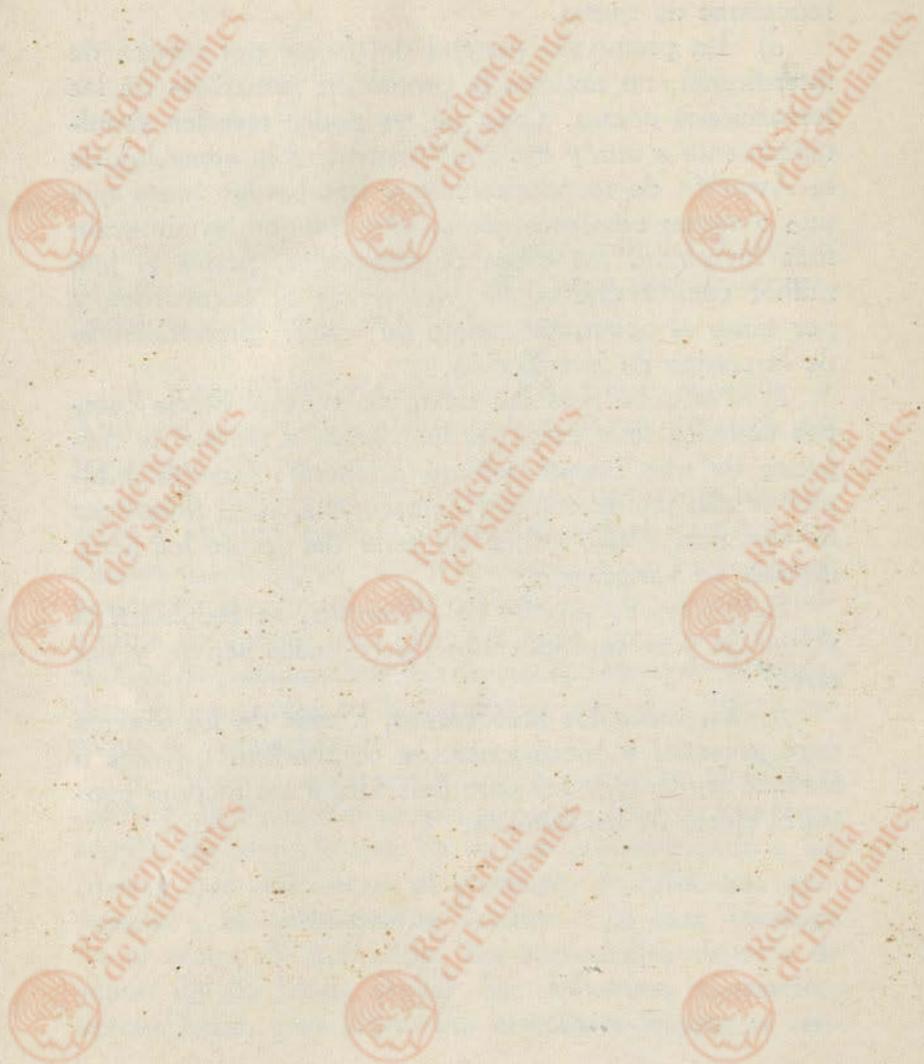
re la caza enemiga por agotamiento de esencia, para repostarse de nuevo.

d) La protección general del frente por cortina de interdicción, no excluye la protección inmediata de las formaciones aéreas. Caso de no poder atender simultáneamente a una y otra, se suspenderá la actuación de la Aviación de reconocimiento y bombardeo hasta que uno o varios combates aéreos nos coloque en situación más favorable. En casos determinados, podrá el jefe militar decidir que se dé preferencia al bombardeo y por tanto al acompañamiento de caza, prescindiendo de la cortina de interdicción.

e) No debe actuar de modo normal desde campos situados muy cerca de las líneas, a menos de disponer de una buena defensa antiaérea. Treinta kilómetros con una buena red de escuchas, es el mínimo de distancia a que deben de estar del frente los aeródromos de vanguardia.

Si ello no es posible de conseguir, se redoblará la vigilancia y se multiplicarán las defensas activas y pasivas.

f) En todos los aeródromos, a más de los abrigos para personal y municiones, se dispondrán traveses o abrigos semienterrados para defender a los aviones contra el efecto de las bombas.



Residencia
de Estudiantes



Royal Library
of Copenhagen



Royal Library
of Copenhagen

Royal Library
of Copenhagen

Royal Library
of Copenhagen